Comisión de Industria, Energía y Minería
Carpeta Nº 500 de 2015

Versión Taquigráfica N° 972 de 2017

ACTIVIDAD MINERA

Se prohíbe en el territorio nacional su realización a una distancia menor de cinco mil metros de centros poblados urbanos, suburbanos, o zona rural poblada

CENTRO TALLERES MECÁNICOS DE AUTOMÓVILES

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 3 de mayo de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Carlos Varela Nestier, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes Saúl Aristimuño, Julio Battistoni¡ y Walter Verri.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Mario Ayala y Eduardo José Rubio.
ASISTEN:	Señores Representantes José Andrés Arocena y Gerardo Amarilla.
INVITADOS:	Contador Huber Pierri y perito agrónomo Federico Lercari. Por el Centro Talleres Mecánicos de Automóviles, señores Carlos Satragno, Presidente; Dayana Galaniena y Darío Zucchino, Directivos.
SECRETARIA:	Señora Marcela Castrillón.
PROSECRETARIA:	Señora Margarita Garcés.

SEÑOR PRESIDENTE (Carlos Varela Nestier).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:

"ASOCIACIÓN CULTIVADORES DE ARROZ. Solicitud de audiencia. La referida asociación solicita audiencia a fin de plantear la situación de su sector".)

(Ingresan a sala el contador Huber Pierri y el perito agrónomo Federico Lercari)

——La Comisión da la bienvenida al contador Huber Pierri y al perito agrónomo Federico Lercari, que han solicitado ser recibidos para referirse a un proyecto de ley que está a estudio de la Comisión -hoy empezamos su consideración- que tiene como elemento fundamental la prohibición en el territorio de la República de cualquier actividad minera a una distancia menor de 5.000 metros de centros poblados.

SEÑOR PIERRI (Huber).- El problema que se nos plantea a los vecinos de Rivera en la zona de Villa Sara, camino a cuchilla Negra, es el establecimiento de una cantera de piedra. La exploración empezó en 2007 y desde ese momento ha provocado explosiones, polvo contaminante que, además, está comprobado que contamina el acuífero Guaraní, así como la emigración de la mayoría de los vecinos que están en la línea de pobreza. El polvo que produce la cantera estropea cosechas. El procedimiento consiste en poner el explosivo en la cantera, deshacer la piedra y transportarla con los camiones. A mi juicio, lo más peligroso es el *stockeamiento* de explosivos. Los ruidos se deben a las explosiones; yo estoy en la zona suburbana, y una explosión no tranquiliza a nadie.

Según los informes de los técnicos que han intervenido en las autorizaciones, desde el decreto del ingeniero Colacce hasta el último informe que presentó la empresa al señor Anastasía, al director de Impacto Ambiental de la Dinama, esta actividad no provoca ningún inconveniente al medio ambiente. Eso se le respondió a la Intendencia de Rivera.

Estamos sufriendo esto desde 2007. La Intendencia les dio permiso hasta el 10 de junio del año pasado, pero no le hicieron caso, a pesar de que fueron notificados, se les explicó, concurrieron inspectores, etcétera. Y además la empresa ya tiene otro proyecto presentado. Las explosiones destrozan viviendas intensamente; al señor Lercari, que me acompaña, le rajaron una pared. A pesar de que la cantera está en la zona urbana, la Intendencia nunca fue consultada. Estudié los expedientes -se los puedo dejar a la Comisión- y no encontré nada. Entonces, ahora hay un conflicto institucional entre la Intendencia de Rivera y la Dinama, pero esa contaminación sigue, porque el asunto está siguiendo el trámite administrativo. Y el trámite en la Administración Pública es muy doloroso y penoso: queremos hablar con los jerarcas de la Dinama y explicarles, porque este es un problema humano, pero siempre hay algo, no los encontramos.

Entonces, el problema es que la ley del mercado -que la respeto mucho y la conozco mucho por ser un estudiante desde jardinera de estudios de política económica- está destruyendo el medio ambiente. Yo no voy a dar clases de medio ambiente porque soy contador, pero económicamente el departamento de Rivera va a quedar como la Luna, lleno de cráteres. Nos prometen que en el año 2020 van a terminar -supongo que se terminará la piedra, no sé-, pero mientras tanto, esa actividad continúa imperturbable frente a la presencia del Estado, porque la Intendencia de Rivera es del pueblo. Yo no entro en ese tema político, pero somos seres humanos y se ve que la ley del mercado nos está atropellando. ¿Hay que convivir con eso? No. La verdad que no le encuentro sentido. ¿Lo vamos a hacer por divisas? No. ¿Por déficit fiscal? Menos. Hay que optar: o somos un país minero, o somos un país que va a exportar agua pura y a producir alimentos. Ellos prometen por escrito que van a dejar unas dunas -una cuestión que no entiendo mucho-, que van a dejar arreglado el panorama, pero no vamos a poder plantar ni una pequeña planta.

El problema es que ante esa discusión no se resuelve nada y sigue todos los días cayendo la gota. Entonces, lo único que les pedimos es que apuren -por supuesto que respetando todo lo que sea necesario- este proyecto salvador. Lo que venimos a plantear es el perjuicio que está provocando a un grupo de gente que ha nacido en esa chacra, que cultiva uvas, tomates, y tuvo que emigrar, porque ese polvo, por el viento norte, viene para acá y después va hacia los cuatro puntos cardinales, y es algo que afecta a seres humanos. Técnicamente se establece que no es significativa la afectación al medio ambiente. Para los abren esa opinión, pragmáticamente pensé en poner unas carpas alrededor de la cantera y que los inspectores vayan a convivir como convivimos nosotros.

Y encima de todo, sacan una figura legal de derecho adquirido, con lo cual el individuo sigue funcionando sin ningún problema y el perjuicio no se detiene, se queda. Así no camina.

Este proyecto fue presentado en octubre de 2015 y allí expresan, muy humildemente, que con el mismo se pretende aportar un granito de arena: ¡yo diría que es una carrada de arena, porque es de un peso importante! En mi modesta opinión el proyecto está bárbaro. El problema es que no hay quien se plantee que esto no va más.

SEÑOR LERCARI (Federico).- Apoyo todo lo dicho por el contador Pierri y me voy a referir a lo mismo en forma más general.

Como ustedes sabrán, hay un conflicto subterráneo de intereses entre la Dinama y las intendencias, y esto me lo acaba de corroborar una diputada de Colonia que estaba ahí afuera. Y hay otro organismo del Poder Ejecutivo, que es la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial -Dinot-, que es la encargada de arbitrar esas divergencias y, teóricamente, las intendencias o la Dinama deberían acatar sus resoluciones, pero esto no funciona de esa manera. La Dinama es un verdadero ente autónomo, o sea, no depende directamente del Poder Ejecutivo, hace lo que le parece y tiene varias varas de distintas medidas, dependiendo de cada situación aplica un criterio diferente.

Cuando surgió este problema de la cantera, Rivera no tenía un Plan Director de la ciudad y su entorno, e hizo un esfuerzo extraordinario para elaborar uno que fue ejemplo para el resto del país: fue el primer Plan Director en serio que hubo, con consultores internacionales, etcétera, donde se detalla hasta el color de las paredes de las casas, la altura de los árboles. Este problema arrancó en 2006, cuando un vecino mío vendió un pedazo allá arriba: 5 hectáreas por US$ 5.000, un cerro. Un poco más lejos, habían puesto una fábrica de cerámica: ¡hicieron un estrago espantoso! Y el estrago terminó porque no había más tierra. Me dije que me iban a hacer lo mismo justo para donde yo veo: puestas del sol, la cuchilla Negra, un monte casi primario de muy buena calidad. Me puse malísimo; averigüé con unos amigos y me dijeron que había un abogado, Amarilla, que trabajaba en el Ministerio de Transporte, a quien le gustaban los temas de medioambiente. Lo fui a ver y me dio el nombre y el teléfono de un señor que trabajaba en la Dinama, Víctor Cantón, encargado de las áreas de reservación natural, a quien también visité. Le expliqué lo que iban a hacer, le hablé del monte, del acuífero Guaraní: ¡jamás me respondió! Un día, tres o cuatro años después, se lo recriminé, en una reunión muy grande que hubo con gente de Europa.

Entonces, abrieron la cantera de piedra partida, que es de un señor brasilero y uruguayo, y ahí empezó el desastre. La Dinama autorizó la actividad con categoría “A”, que es medio a voluntad del que presenta el problema. O sea, el que va a realizar una actividad presenta un pequeño informe de lo que va a hacer explicando que no genera ningún problema, a la Dinama le parece que es así y lo autoriza con categoría “A”. Pero hay un artículo de la ley sobre medio ambiente o de la reglamentación -no recuerdo bien- que establece que toda mina a cielo abierto es categoría “B”, precisa tal estudio, etcétera. Se hicieron publicaciones, reuniones con los vecinos, comunicaciones a la Intendencia y a la Junta; jamás se hizo nada. Una persona que participó en la primera autorización, años después me contó, sin conocerme, que fue chofer de un señor que fue a operarse del ojo y que ese señor, que era amigo de uno de la Dinama, fue allá, explicó el asunto de la cantera y la Dinama autorizó con categoría “A”, sin exigir nada.

Las primeras inspecciones que pedí fueron a la Dirección de Minería, donde por teléfono siempre me atendieron muy bien, pero me llegaron a decir que habían ido hasta ahí, pero como el camino era espantoso, se habían dado vuelta. ¿Cómo es eso? Que vayan de a pie, está dentro de la ciudad.

Desde que empezó el problema, la Dinama recién el año pasado mandó una inspectora, con la cual hablé. Pero todos los que fueron a inspeccionar la cantera concurrieron en el período de licencia de la construcción, es decir que la cantera estaba cerrada. Yo ya di por perdida la cantera -Pierri no; él va a luchar hasta el final- porque, aparte, tienen de asesor jurídico a aquel señor que era fiscal de Corte, Peri Valdez, que es una persona muy sabia. El expediente es de esta altura, lo inicié yo, protestando, en el año 2010. Un día fui a la Intendencia a hablar con alguien y una señora me dijo: “¿Venís por el expediente?”. Yo le pregunté: “¿Qué expediente?”. Y me respondió: “El de la cantera”, y me llamó. No sabía ni quién era la mujer, pero ella me conocía. Me dijo que el expediente estaba en el piso de abajo. El expediente andaba por la intendencia y no se sabía por qué estaba; luego la Intendencia hizo valer sus criterios, con informes técnicos, con doctores en medio ambiente, etcétera, pero la Dinama no acató. La intendencia recurrió a la Dinot y esta fue favorable a la Intendencia, lo que tendría que acatar la Dinama, pero no pasó nada. Así continúa, con autorización de la Dinama, a contrapelo. No me interesa que ustedes se preocupen mucho por el problema específico de la cantera de Rivera, pero creo que lo que tendrían que aclarar en la legislación vigente es quién es el responsable último de las actividades en el territorio, si la Dinama o la Intendencia, que es la interesada; creo que debería ser esta última, que tiene su participación y representa a todo el departamento. La intendencia dice que allí no puede haber un aserradero -ya sacaron a uno-, mucho menos una cantera.

El Plan Director de Rivera tiene una zona núcleo, llamada del Cuñapirú; la cantera está en el área vecina -en el borde de esa zona; empieza enseguida- que no sé cómo se llama.

Además, está encima de una reserva de agua de OSE, del acuífero Guaraní. Yo fui a la OSE, pero tiene una burocracia tal que cuando se termine el agua irá a ver qué pasó.

También habría que legislar diferente y poner reglas absolutamente claras con relación al monte natural, nativo o indígena, como le quieran llamar. Uno habla con los técnicos del Ministerio, con la Dirección Forestal y le dicen que es un recurso renovable, pero eso era antes del invento de la motosierra. Antiguamente, un buen monteador -había mil ochocientos que trabajaban haciendo esa tarea- para cortar, por día, 5 metros cúbicos de madera de monte y apilarla, tenía que ser muy bueno. Hoy cortan 5 metros cúbicos en dos horas. Aparte, está la vaca que corta el rebrote y el dueño que le prende fuego. Entonces, no son montes renovables; lo eran antes de la aparición del humano en Rivera.

Si sacan la cuenta, ¿cuántas hectáreas de leña de monte debe comer el mercado del puerto por año? Es algo que hay que modificar. Tal vez este tema corresponda a la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente, pero ustedes participan en varias comisiones o tienen a sus colegas para plantearles que hay que arreglar esto de la Dirección Forestal.

Está aquella cuestión de la fauna, de la flora. En mi modesta opinión, lo que es fundamental es la flora, porque si uno pela todo, la fauna desaparece. Si, por ejemplo, viene una epidemia como la de la fiebre amarilla, en Brasil, que mata a todos los monos, si tenés monte, allí podés reintroducir a los monos, pero si no lo tenés más, los monos se van a morir. En este caso, estamos liquidando el monte. Amarilla y el otro vecino de allá lo saben bien: Rivera debe ser el departamento que tiene más establecido el conflicto humano-monte, porque el monte termina en la última casa.

Hace unos años hubo un proyecto llamado Urbal Pampa, manejado por la Unión Europea -una amiga lo hizo en Rivera-, pero era sobre el conflicto de las ciudades con el medio ambiente, entonces el problema mayor se excluyó, que es donde está la gente que vive de cortar la leña. Las actividades económicas de la periferia de Rivera se han convertido, en parte, en dormitorio -por un problema de mercado, lo que se plante es imposible de vender porque, por ejemplo, la lechuga de Rivera es una porquería con relación a la de acá que es enorme- ; a su vez, no hay más lecheros, entonces, el que se queda corta árboles, saca un carrito por día y la familia vive contenta con eso.

Pienso que hay un montón de aspectos en los cuales, en este momento, la legislación no es correcta y comisiones como esta y la de medio ambiente podrían intentar modificar esa legislación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero señalar que la Comisión comienza hoy a tratar este tema. El aporte de ustedes es un testimonio vivo de una situación particular. Vamos a llevar adelante el trabajo legislativo realizando todas las consultas imprescindibles a los efectos de tener el mejor producto posible.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Muchas gracias por permitirme hacer uso de la palabra. Pido las disculpas del caso porque esta instancia nos coincidió con otra reunión de la cual no podíamos salir.

Entendemos la preocupación de estos vecinos; reconocemos un problema existente en Rivera, grave, que seguramente se extiende a otros lugares del país.

Por más que no integramos esta Comisión, haremos lo posible para que se pueda avanzar en una normativa que proteja el hábitat tan importante que es de la fauna del país pero que también tiene que ver con la protección del medio ambiente y con el equilibrio que debe haber en nuestro territorio, que tenemos el compromiso constitucional y legal de proteger y de preservar.

SEÑOR VERRI (Walter).- Han sido muy claros; no voy a hacer preguntas porque han sido muy ilustrativos de la situación en la cual viven; si uno viviera de la misma manera estaría tan preocupado o más que ustedes.

Voy a proponer convocar a este ámbito a la señora ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a la Dinama y a la Dinot. Me parece que hay una pregunta planteada -para la que cada uno tendrá su respuesta- acerca de quién es el responsable en el ordenamiento territorial, lo que sería bueno discutir con ellos que, en definitiva, son los responsables en el tema.

SEÑOR ARISTIMUÑO (Saúl).- Pido disculpas por haber llegado tarde; también estaba en otra reunión.

Casualmente, con el señor diputado Gerardo Amarilla, desde que éramos ediles y trabajábamos en la comisión de medio ambiente, tenemos presente el tema; con Federico Lercari nos conocemos desde hace muchos años, con el contador Pierri desde hace un poco menos.

Queremos decirles que cuenten con nosotros. Debemos cumplir determinados protocolos en el sentido de corroborar las denuncias que realizaron, saber cuál es la opinión de la Dinot, de la Dinama, etcétera.

Históricamente, hemos chocado con las respuestas de algunos organismos del Estado -en parte, ustedes lo narraban claramente- ; inclusive, a veces nos hicieron sentir como que éramos el último orejón del tarro. Vamos a iniciar un proceso que veremos cómo culmina. Si se entiende necesario un proceso de reforma de las leyes, o de plantear nuevas, se estudiará debidamente el tema.

SEÑOR PIERRI (Huber).- El Poder Ejecutivo aprobó una comisión que va a coordinar a todos los organismos que tratan el problema del medio ambiente y el secretario del presidente Vázquez, el ingeniero Colace, me dijo que iba a estudiar el tema. Ese decreto de la Presidencia está, salió hace unos tres meses.

SEÑOR LERCARI (Federico).- El señor diputado Verri planteó convocar a la Dinot, a la Dinama, y me parece bárbaro, pero habría que agregar la convocatoria a algún representante del Congreso de Intendentes que sepa del tema. Creo que todas las intendencias -no se escapa ninguna- tienen conflicto con la Dinama porque -por lo que sé- hace lo que le parece. Además, allí te atienden abriendo media puerta, sacando la cabeza par afuera, como si uno fuera un ladrón, y creo que eso es injusto porque uno les está pagando el sueldo.

SEÑOR AROCENA (José Andrés).- Nosotros no participamos de esta Comisión, por eso agradezco la oportunidad de poder estar aquí con ustedes.

Con los señores diputados Gerardo Amarilla y Eduardo Rubio fuimos los firmantes de este proyecto de ley básicamente por lo vivido con unos vecinos de la localidad de Suárez, en función de una cantera que se quería poner que no aportaba ni mano de obra ni valor agregado a la localidad. Vimos la peregrinación espantosa de los vecinos por todas las oficinas del Estado para hacerse escuchar, sin tener forma de ser atendidos ni escuchados.

Este proyecto de ley salió por las ganas de generar un marco legal para que el vecino estuviera amparado en algo, para que no se hiciera una audiencia pública entre Navidad y Año Nuevo para que los vecinos no se percataran, esas triquiñuelas que no corresponden a una realidad empresarial legal. Hemos visto un sinfín de situaciones de injusticia hacia los vecinos.

Evidentemente, un proyecto de ley como este trastoca realidades que ya están instaladas. Nosotros vivimos en Florida, vemos las canteras de La Paz y sabemos que eso puede llegar a tener una connotación y un impacto importante para la zona, no sé si malo o bueno. De alguna forma, localidades que llevan ciento cincuenta o doscientos años viviendo en un lugar, no deben verse afectadas por esta realidad.

Lo mismo pasó -por ahora quedó en suspenso porque se suspendió la construcción de la regasificadora- aquí, en la zona oeste del departamento de Montevideo, con una cantera que se pensaba instalar al lado de zonas urbanas. Entonces, ¿qué certeza tienen los vecinos con relación a su calidad de vida, si ya vienen desde hace décadas con ese aspecto? Por eso el proyecto de ley que presentamos con los señores diputados Rubio y Amarilla.

Me gustaría consultar cuáles son las empresas mineras involucradas y dónde es la zona de la que hablan, porque no llegué a entenderlo.

SEÑOR LERCARI (Federico).- La cantera está instalada en zona suburbana -en el límite de la zona urbana-, en el oeste de la ciudad de Rivera; el padrón es el Nº 5091.

El empresario se llama Luis Carlos García, y es un señor doble chapa, es decir, brasileño y uruguayo, y vende el producto de la cantera -que técnicamente se denomina de piedra partida- en un comercio que tiene

en la línea divisoria. Entonces, vende un poco para allá y un poco para acá. Además, cuando la cantera no alcanza la demanda, trae un poco de allá, y cuando sobra, lleva otro poco para allá.

En realidad, como estoy en una comisión parlamentaria no puedo aseverar cosas que sé, ya que si lo hago me van a llevar preso. De todos modos, es claro que esa situación particular es lamentable.

Por otro lado, el funcionamiento de las canteras de Suárez o de Rincón del Cerro tiene una con respecto a los vecinos, porque una cosa es una cantera de piedra partida, o pedregullo, de formación granítica, y otra de formación basáltica. Digo esto porque las canteras de granito siempre trabajan en un ciclo húmedo, por lo que no desprenden polvo. Sin embargo, la cantera de balastro -la nuestra-, de piedra partida, no funciona así, ya que el basalto es la piedra más dura que hay, y como debe ser molida muy bien, larga una polvareda espantosa.

La Dinama, después de todas las protestas realizadas, le exigió que trabajara en ciclo húmedo, pero yo tengo fotos -las saco desde mi casa dos veces por año- en las que se ve la humareda.

A doscientos metros de la cantera un vecino tenía un viñedo de dos hectáreas -por supuesto, nadie fue a ver qué había allí- y producía una uva excelente, mejor que la mía y que vendía a Carrau, pero tuvo que abandonar porque los brasileños a quienes le vendía, a un precio superior, un día fueron a ver cómo estaba la cosecha y le dijeron que no le iban a comprar más porque la uva tenía mucho polvo. Entonces, tuvo que terminar con el viñedo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de que se retiren les quiero aclarar que vamos a citar a todos los organismos, incluyendo al que señalaba el señor Lercari.

Además, más allá de que este proyecto de ley es general, el caso particular que ustedes señalaron también va a ser considerado por la Comisión; quiero que tengan esa tranquilidad.

SEÑOR PIERRI (Huber).- Solo quiero decir que en *La Diaria*, hace cuatro días, se publicó un llamado para extraer oro de una cantera, a 2 kilómetros y 400 metros de la ciudad de Minas de Corrales.

Entonces, llamé para opinar sobre el informe de medio ambiente, y fue atendido muy decorosamente, ya que me colgaron el teléfono.

Hice este comentario para que los señores diputados sepan que se realizó un llamado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Industria, Energía y Minería agradece la visita del contador Huber Pierri y del perito agrónomo Federico Lercari.

(Se retiran de sala el contador Huber Pierri y el perito agrónomo Federico Lercari)

(Ingresa a sala una delegación del Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles -CTMA)

——La Comisión tiene mucho gusto en recibir a una delegación del Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles, integrada por su presidente, el señor Carlos Satragno, la señora Dayana Galaniena y el señor Darío Zucchino.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- En primer lugar, queremos agradecer que nos hayan recibido, ya que queremos informar a los señores diputados sobre la situación que atraviesa el gremio.

Nuestra asociación nuclear a talleres de Montevideo y el interior, y fue creada hace más de noventa años, cuando prácticamente no había automóviles.

Este Centro siempre llevó adelante la defensa de los problemas de los talleristas, que anteriormente eran otros. En este momento los actores también somos otros, ya que si bien de un lado estamos los talleres, las compañías de seguros nuclean el 90% de las reparaciones de automóviles, lo que nos hace cambiar de posición todos los días.

En realidad, hay mucho dominio de poder, en base a lo económico y a las necesidades que tenemos.

Últimamente, muchos de nuestros colegas -esa es nuestra mayor preocupación- nos dicen que se están fundiendo trabajando. Decimos esto porque, si bien hay mucho trabajo debido a que hay cada vez más siniestros -había alrededor de dos mil por mes y ya estamos cerca de los dos mil quinientos-, los talleres reparadores, que somos cerca de doscientos cincuenta, percibimos ingresos por debajo de los costos, lo que no nos permite llevar adelante una empresa; es imposible.

Lo que hemos visto es que, con mucha sutileza, las empresas privadas -sobre todo en el interior-, a través de sus corredores de seguros buscan desviar el trabajo, para que el arreglo salga el precio que ellas fijan, hacia talleres chicos o talleres que tercerizan o subaportan, aunque por suerte esta situación ha ido cambiando con los años. En realidad, en los consejos de salarios siempre tratamos que los talleres se vayan regularizando, lo que nos lleva a que debamos asumir costos, que son normales, ya que la recolección de residuos, por la disposición final, tiene un costo, como así también la habilitación de bomberos y el acondicionamiento de los locales, que anteriormente eran galpones. Por esa razón no podemos ser tomadores de precios, y por ello solicitamos que hubiera una regulación entre las empresas aseguradoras y los talleres, por supuesto, con los costos sobre la mesa. Pero la respuesta que obtuvimos fue que debido a que las empresas competían entre ellas no podían tener costos parecidos; quiero aclarar que si bien últimamente nosotros fijamos nuestros precios, nunca les dijimos que esa era la única opción.

En realidad, nosotros tenemos una diferencia de un 30%, un 35% o un 40% con algunas compañías aseguradoras, y por ello les dijimos que la brecha se había abierto demasiado y que era necesario cerrarla o, por lo menos, iniciar un camino que nos permitiera estabilizarnos económicamente para luego buscar formas para mejorar la situación, que las hay y las hemos planteado. Por ejemplo, se podrían utilizar menos repuestos importados y tratar de reparar los dañados, por supuesto, cuando ello no afecte la seguridad del vehículo. De esta forma, se podría achicar el costo que tienen las compañías aseguradoras y reparar nuestro precio, pero hasta ahora -si bien hemos tenido eco- lo ven como algo comercial, y nos han dicho que para mantener la competencia tienen que bajar el costo siniestral.

En realidad, el costo siniestral se bajó en base a tasar menos horas y a pagar menos por la hora, pero es algo atípico, porque no puede ser que baje aunque los repuestos y los insumos suban. Indudablemente, lo que baja es lo que recibimos nosotros, que si bien lo entienden, también nos dicen que hay empresas que consiguen talleres que trabajan por menos, lo que equivale a que no puedan pagar más.

En tal sentido, les manifestamos que nuestra asociación debería saber si esas empresas están funcionando legalmente, porque es difícil que puedan trabajar por debajo del costo.

En realidad, cuando nosotros éramos tomadores de precios, estas empresas fijaban el precio y nosotros, muchas veces, nos acomodábamos pidiendo una retasación que fuera un poco más acorde, pero actualmente no se puede lograr nada porque la diferencia es muy grande. Hay empresas que pagan $ 540, $ 600 o $ 700, y no llegan a los $ 1.000 o $ 1.050 -este es promedio- que fijamos nosotros libremente.

SEÑOR VERRI (Walter).- Quisiera saber si ese valor corresponde a la hora o al día de trabajo.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Ellos fijan el precio de la hora de trabajo y la cantidad de minutos que debe llevar una reparación, pero esa ecuación siempre nos desfavorece, porque al ser los tomadores de precios, cuando nosotros logramos aumentos -que no son tales-, bajan los minutos. Por tanto, ellos tienen la sartén y el mango.

Por tanto, a esta altura la situación es insoportable, porque esto ocurre día a día.

En realidad, la semana pasada se manejó la posibilidad de tener un acercamiento con el Banco de Seguros del Estado, ya que esta empresa tiene un 52% o un 54% del mercado y es nuestro mayor comprador. Además, pudimos observar que cuando el Banco de Seguros toma una línea, si bien las otras empresas no lo hacen, la acompañan.

En este caso, el Banco de Seguros se descolgó; inclusive, en un acuerdo anterior nos dijo que no podía estar un 15% por arriba de lo que pagaban las empresas porque era desfavorable, lo que es lógico. Pero el problema es que cuando se empieza a desdibujar el mercado sucede lo mismo que en la feria, que a las dos de la tarde se regala la mercadería.

Lo que sucede es que no hay un seguimiento de las empresas de seguros -por supuesto, en el Banco de Seguros todo tiene que ser legal y con facturas-, y algunas, sobre todo en el interior, acostumbran a hacer arreglos con los clientes. Por ejemplo, le informan al dueño de un vehículo que la tasación es de $ 100.000, pero si el cliente que en determinado taller no le realiza el trabajo por ese precio, sino por $ 140.000, le piden tiempo, y al otro día le dice: "Andá a lo de Fulanito, que te hace el trabajo por esa plata". Y nosotros, indudablemente, no podemos aceptar ese tipo de cosas, que son negociaciones al margen.

En realidad, en una reunión que mantuvimos con el Banco de Seguros antes de fin de año se nos dijo que capaz que adoptaba la misma política, es decir, que podía hacer la tasación y darle el dinero al asegurado para que se arreglara el auto. Por supuestos, pensamos que eso era el caos total y el principio del fin, porque cuando nosotros hacemos una reparación, para cualquier aseguradora, se nos retiene el 90% del IVA, que se vuelca a la Dirección General Impositiva. Pero en este caso, si se le paga al asegurado, que no entregará una factura, se perderá el IVA. Digo esto porque cuando el asegurado llegue al taller, por ejemplo, con cincuenta -esperemos que ese sea el real y no lo cambie, porque de pronto le dieron setenta y dice que le dieron cincuenta; esa es nuestra idiosincrasia-, el tallerista le puede decir: "Bárbaro, pero te tengo que facturar", y lo que el cliente, seguramente, le va a contestar: "No me factures porque a mí no me pagaron el IVA, y yo no lo voy a sacar de mi bolsillo". Entonces, si la reparación se realiza de todos modos, no sabemos cómo obtendrá los repuestos el tallerista, porque este deberá pagar el IVA y no lo va a sacar de su bolsillo.

Entonces, se empezará a desdibujar la política que se logró alcanzar con los años, ya que los empleados se pusieron en planilla y, con los consejos de salarios, se fueron nivelando las diferencias con la subaportación. Por lo tanto, consideramos que la situación es preocupante, y que nuestras empresas empiezan a decaer económicamente. Además, nosotros tampoco aceptamos que se diga que nuestros precios sean desproporcionados, porque cobrar $ 1.050 la hora está dentro de lo normal, ya que cualquier persona que le realice el *service* a su cero kilómetro en el sitio oficial pagará alrededor de $ 1.500 la hora.

Sin duda, nosotros tratamos de llegar a números que nos sean beneficiosos, ya que somos una empresa, pero que también tengan coherencia, y si las empresas de seguros -como hemos manifestado-, en este momento no están en condiciones de cerrar la brecha, que se fue agrandando, por lo menos, creo que se debería comenzar a trabajar para ir cerrándola paulatinamente.

Es claro que toda negociación se arregla con un diálogo, pero actualmente está cortado.

Ayer volví a solicitar una reunión con el presidente del Banco de Seguros del Estado y el directorio, ya que nuestros números son claros. Además, nos consta que algunas consultoras le han dicho que el precio de la hora debe ser de aproximadamente $ 1.000, pero el problema que tienen es la competencia, que es la que nos encierra y limita a nosotros, y lleva a que se desdibuje el otro panorama.

Después de haber fijado el precio de la obra, les dimos treinta días -esto fue en marzo-, hasta el 17 de abril, para que las empresas buscaran un acercamiento para ver cómo podíamos hacer eso. De lo contrario, esa diferencia, no de la cantidad de horas, sino del precio- hora que tuviéramos con la empresa aseguradora se la cobraríamos al asegurado al momento de terminar la reparación, a quien le entregaríamos una factura. De manera que este, para resarcirse del dinero, debía ir a la empresa de seguros -o hacer el trámite a través de su corredor, no sé- y recibir ese dinero, porque es legal, porque tiene una póliza que le cubre el total de la reparación. Esto creó una resistencia que tampoco queremos porque el cliente nuestro, aunque ellos no lo entiendan, es el dueño del vehículo, no son las compañías. Las compañías indemnizan, pero hay clientes que son fieles; por ejemplo, yo arreglo autos de nietos de mis clientes, se da esa tradición. Es muy común, el taller es atípico como empresa. Entonces, lo que menos queremos es causarle una complicación al asegurado, al dueño del vehículo.

Ellos lo consideraron una medida sumamente fuerte y, sin haber tenido la más mínima respuesta, a partir del 17 de abril, el Banco de Seguros empezó a sancionar talleres, suspendiéndolos por treinta días, impidiéndoles entrar a la plataforma web por la que se ingresan todas las reclamaciones. Entonces, como ya había diecisiete talleres suspendidos, en una asamblea explicamos a nuestros socios por qué se los había suspendido. Hay una cláusula de un contrato interno que tenemos que dice que si un taller hace mal uso de esa plataforma, si no la lleva adelante como tiene que ser, el Banco está autorizado a prescindir del mismo, y como la plataforma web solo acepta el precio que tiene el Banco prefijado para ese taller, cuando nosotros ingresamos un presupuesto con un precio distinto, fuimos afectados por esa cláusula. Entonces, cuando nos vimos afectados y vimos cuál era la perspectiva, decidimos bajarnos todos, masivamente, de la plataforma. Le enviamos una nota al Banco

firmada por ciento cuarenta talleres y nos bajamos todos, masivamente, de esa plataforma. Pero ¿qué pasa? Esto también va contra el asegurado, contra nuestro cliente. Porque el asegurado se va a encontrar con que tiene que entrar con un expediente de reclamación abajo del brazo, presentarlo en un mostrador -lo que no hacía-, donde le dirán: "Bueno, dejámelo y voy a ver cómo es esto". Después, tienen que mandar un tasador al taller, lo que normalmente, hasta $ 50.000, el Banco no hacía porque utilizábamos un sistema de menor cuantía.

Todo ese tipo de cosas difiere todos los días la actuación de la compañía de seguros y del taller, porque tenemos los autos que están esperando una reparación y no tenemos la respuesta del otro lado. A su vez, al asegurado ahora le plantean que lleve el auto a otro taller, que le van a dar una lista, lo cual es otra molestia más. Se lo hemos dicho: las compañías de seguros no conocen al dueño del vehículo, al asegurado; lo conocen el corredor de seguros y el taller. Muchas veces, se da una relación de confianza con los clientes, que me dicen: "Te dejo las llaves del auto y del garaje. Cuando esté pronto, llevalo para casa". Eso ya no lo puede hacer en la otra cuadra; se trastoca una relación que viene de años.

Estoy hablando del Banco de Seguros porque en este momento las otras compañías se llaman a silencio. Están actuando por abajo; sin decir nada, empezaron a eliminar talleres de las listas que tenían y cuando el cliente les dice que va a llevar el auto a determinado taller, le dicen que no, que lo lleve a tal o cual; digitan la decisión. Nosotros no aceptamos esto, ni como asociación ni como empresa particular, por ese vínculo de años que se ha creado y que queremos mantener.

SEÑOR PRESIDENTE.- Usted señaló que había talleres que no estaban regularizados y que estaban siendo utilizados por las compañías de seguros. ¿Hay un registro de los talleres donde se pueda verificar que las compañías de seguros están actuando de esa manera? Porque si fuera así, estarían evadiendo leyes.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Es difícil. Nosotros les pedimos a nuestros colegas que empezaran a mandar la información, porque después de que el auto se va del taller, muchas veces, le perdemos el rastro. Recién cuando el cliente vuelve, uno o dos meses, o si lo cruzamos en algún lado nos enteramos que lo llevó a tal lado. Él no entiende nada; si se lo dieron pintado, no sabe lo que hay abajo.

Además, nos hemos encontrado con alguno en la pinturería pidiendo un cuarto litro, pero yo no le voy a preguntar dónde es su taller y qué auto está pintando. Es difícil. Pero estas situaciones empiezan a generar un campo fértil para que sea así, lo que nos preocupa bastante como asociación, por respeto a nuestros socios, al mercado y al cliente.

SEÑOR VERRI (Walter).- ¿Quién contrata a esos talleres que no están regularizados? ¿Las compañías aseguradoras? ¿O estas le dan la plata al asegurado para que los contrate? Porque ahí evidentemente hay una trampa que no es fácil de resolver, ya que, en definitiva, la aseguradora se lava las manos de esa manera.

Supongo que eso no ocurre con el Banco de Seguros, por las propias condiciones que le impone ser una empresa pública.

SEÑORA GALANIENA (Dayana).- Hoy en día se paga directamente al asegurado. Las compañías privadas -por ejemplo, Mapfre- no piden visto reparado y, de esa manera, ni siquiera queda sentado si el auto se reparó ni en qué condiciones. Ayer me llamó un colega de Mercedes y me dijo que allí hay dos talleres que están regularizados, que pagan sus aportes, que tienen todo en regla, pero las compañías hacen ir a los asegurados a los talleres que están más ilegales. Y están preocupados, porque todos sabemos todas las cosas que hay que pagar y el dinero que nos pagan no alcanza.

Hoy día, el Banco de Seguros, tiene la obligación de tener una lista de talleres para ofrecer a sus clientes, porque es la superintendencia. El viernes se cerró un llamado a talleres del Banco de Seguros para constituirse en proveedores. Según hemos podido constatar en esas listas, de los talleres que se presentaron, hay muchos que no han firmado ningún convenio y otros con los que antes el Banco no quería tratar porque son muy chiquitos o no son comercialmente adecuados para cierto nivel de autos. No me refiero a un BMW, porque va a ir a Motor Haus, pero para el común denominador de los autos no se ofrece comodidad al asegurado. En la lista hay ochenta y siete talleres, de los cuales hay veinte que cumplen con todos los requisitos que debe tener un taller -infraestructura, herramientas, gente calificada- ; el resto son talleres más chicos, que quedan en la periferia, que no brindan comodidad al asegurado. El Banco de Seguros tiene unos

mil trescientos choques por mes y necesita una plantilla de ciento veinte talleres para poder dar un buen servicio.

Mi taller es uno de los que están suspendidos debido a que presenté un presupuesto con mi precio. Por supuesto que presentamos los descargos pertinentes, pero la realidad en mi taller y en los de muchos colegas es que hoy en día estamos mandando gente al seguro de paro porque no podemos presentar trabajo. El Estado representa el 80% de los ingresos en mi taller, y lo mismo sucede en otros. Y en los talleres de todos los colegas que estamos respaldando esta movilización tampoco están entrando siniestros.

Obviamente, se está haciendo una pulsación a ver quién es el que tiene más poder, pero lo que nosotros queremos es negociar.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- El Banco de Seguros ya lo hace con los reclamantes. Al reclamante, que no es asegurado del Banco, sino de otra compañía, le da una tasación y si está conforme, solo le exige un libre de prenda y el título de propiedad para emitir el cheque a nombre del titular del vehículo, si no, se podría dar que un mero usuario fuera a reclamar de vuelta. Solo con eso el Banco le da el dinero en ventanilla y que vaya a donde quiera.

Es indudable que ahí se perdió toda la legalidad, porque ¿con qué repuestos se reparó el vehículo? ¿De qué origen son? Porque esa persona no me va a poder pagar el IVA, no se lo puedo facturar porque, si no, o pierde él o pierdo yo. Entonces, son de dudoso origen esos repuestos. Ya entre las empresas aseguradoras hay un acuerdo de esos de palabra por el cual a un reclamante se le baja entre un 20% y un 25% la tasación; si la tasación fue de 100, ellos pagan 75. Indudablemente, son esos acuerdos que se hacen en reuniones en las que no hay taquígrafos.

Las empresas aseguradoras están nucleadas en Audea, y el Banco de Seguros, si bien está por fuera, participa; o sea, está al tanto de todo. Quiere decir que todo ese tipo de prácticas las conocen. Y el representante del Banco, en diciembre, en la última reunión que tuvimos, nos dijo: "Y si tenemos problema, haremos eso con todo el mundo". Yo le dije: "Que no lo escuche el ministro de Economía y Finanzas", porque es un disparate, no estamos hablando de $ 20. Cuando no le pido factura al señor de la feria es porque hice una compra de $ 80 o $ 100, pero cuando hablamos de un monto importante, no se debería perder de vista. Además, más allá de que el Estado recaude ese dinero porque es sumamente necesario, se legaliza esa comercialización. Al estar establecida en una factura, en algún momento salta para un lado o para el otro.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Hay alguna norma que obligue a las empresas aseguradoras a contratar solo con talleres que estén regularizados o eso está librado a la decisión de cada una? Me imagino que debería existir un marco legal que obligara a las aseguradoras a tener una factura, una verificación de que la reparación se realizó dónde y cómo corresponde.

Hago esta pregunta porque, si esto falta, es un capítulo que nosotros o el Poder Ejecutivo podríamos encarar para ordenar.

SEÑOR ZUCCHINO (Darío).- A lo que se obligan las aseguradoras por las condiciones de la póliza es a resarcir el daño, no hay una obligación de reparar el vehículo y de hacerlo en talleres formalmente instalados. La obligación con el cliente es de volver su auto a las condiciones en las que estaba antes del choque o de indemnizarle el monto. Por eso, en algún se pagaba una depreciación si el auto estaba en mal estado; o sea, si el auto se le mejoraba, se le descontaba, lo cual está bien. Pero yo no conozco que exista alguna disposición al respecto.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Indudablemente, en un sistema comercial, la ética debe funcionar. Ellos, como empresa de seguros, saben que eso está mal, que no trasluce algo que sea legal, pero lo hacen por comodidad o para sacarse un problema de arriba, porque cuando un reclamante me trae un auto para reparar, se lo tengo que dejar como estaba antes y hacerme responsable de esa reparación, salvo que yo sea un taller que no tengo ni cartel en la puerta. Entonces, cuando el dueño de un auto me lo trae a mí, ya sabe: "Lo llevé ahí porque era para lo que me alcanzaba la plata; me lo repararon, lo vendo y ya está". Normalmente pasa eso y lo que tratamos es, precisamente, de que ese tipo de cosas no pasen, porque no hay necesidad. En una sociedad formal, esto debería ser de otra manera. Sin duda, pesa la parte económica y hay empresas multinacionales que juegan a que esto es solo ganar. Nosotros les hemos dicho a las empresas que necesitábamos llegar a una estabilidad que fuera ganar- ganar, para que existieran tanto ellos como nosotros.

Sabemos bien que sin empresas de seguros, los vehículos no se repararían o se repararían mal. Hay daños que son reparables y otros que no lo son. Y los que son reparables significan un ahorro de divisas al país, porque todo lo que se pueda reparar genera que existan los seis mil puestos de trabajo que tenemos en este momento las empresas reparadoras y que haya un movimiento del mercado. Sería muy fácil indemnizar y tirar, pero nuestro país no lo permite, nuestra condición económica no nos permite tener ese tipo de práctica.

Y así como no pueden faltar las compañías de seguros, tampoco pueden faltar los talleres. Nos precisamos mutuamente y los terceros más todavía, porque la mayoría de nuestros clientes chocan, tienen la sensación de que les hicieron mucho daño al auto y cuando lo vemos, nos damos cuenta de que es solo el guardabarros o el farol. Y ahí se quedan más tranquilos.

Quiere decir que esta relación debe existir en la mejor forma posible. A eso apuntamos. Sabemos que las negociaciones se logran con diálogo, cediendo ambas partes. Esa es nuestra voluntad. Hoy los molestamos a ustedes para que estén enterados de cómo, al día de hoy, queremos llevar adelante la situación. Si salgo de acá y me llama el presidente del Banco de Seguros o de una empresa aseguradora, no tengo ningún problema en ir a hablar con ellos.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Este es un tema bien importante. Creo que Uruguay, desde siempre, ha tenido una tradición de tener a un conjunto de mecánicos -hace cincuenta años era impresionante la cantidad que había- que se ha dedicado toda la vida a esa actividad, porque realmente tenían una relación directa con el cliente.

Tal como está planteada la situación en la actualidad, hay una relación muy buena entre el tallerista y el cliente, por la confianza que existe, pero me parece que también hay aspectos que son de defensa del consumidor. Todos hemos pasado por una situación en la cual nos entregan un coche arreglado y no sabemos cuán arreglado está; si a doscientos metros no se nos caerá el motor.

Creo que es un desafío importante para la Comisión poder ayudar en este sentido. Al igual que en otros proyectos de ley en los que, por ejemplo, se creó un registro de compradores de metales, acá debería existir un registro de talleristas de los cuales las aseguradoras no se podrían salir para asegurar la calidad del servicio. También considero que aquí hay aspectos relativos a la seguridad ciudadana porque un coche que está mal arreglado es un problema.

Con estas palabras quiero demostrar que el tema me interesa.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Por el vínculo que tenemos con asociaciones de Latinoamérica, viajamos mucho a la Argentina porque allí los mecánicos están nucleados en una asociación muy fuerte y, además, tienen vínculos con organismos internacionales que dan ayuda para la capacitación. En el Centro de Talleres nos preocupa mucho la actualización de la capacitación, nos parece fundamental.

Por otro lado, bregamos por tratar de llegar a que en todos los talleres haya un idóneo que sea el responsable de la reparación, así como en la farmacia hay un químico. En la Argentina ya lograron esto y soluciona muchísimo ese tipo de inquietud que planteaba el señor diputado. Hay que ofrecer tranquilidad y para eso la debemos tener, pero siempre empiezan a aparecer las piedras en el camino; en Argentina ya las tuvieron y nosotros sabemos de qué forma lo solucionaron. A una persona que tiene veinte o treinta años de taller no la podemos mandar a hacer un curso, entonces, en base a cuestionarios, a preguntas, se puede llevar adelante una certificación de idóneo y, a través del Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles, otorgar un certificado de idóneo para que al frente de cada taller, que puede estar integrado en esa lista que se mencionó, haya una persona responsable. Eso se logra con buena voluntad e, indudablemente, realza nuestro trabajo porque nos da la seguridad de que el colega que está haciendo lo mismo que nosotros nos está haciendo una competencia leal. Por lo tanto, estamos abiertos a esa solución.

SEÑOR ZUCCHINO (Darío).- Me parece muy bueno lo que planteó el señor diputado Julio Battistoni. Por ejemplo, en España los vehículos que sufren siniestros que superan determinado monto o que afectan algo mecánico -más allá de que la persona sea indemnizada, o no- no pueden circular si no se les hace una inspección técnica vehicular que verifique cómo fue reparado. Eso acá no existe pero, desde el punto de vista legislativo, sería muy bueno. Por ejemplo, cuando un vehículo por un siniestro va a arresto -porque es irreparable o porque para comprar los repuestos la ecuación no da-, luego es vendido y vuelve a estar en el mercado en condiciones que nadie conoce. En esto realmente hay un vacío.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero decirles que nosotros estamos abiertos a trabajar en estos temas; somos receptivos de lo que ustedes han señalado y serían buenos los aportes que nos puedan realizar. Es nuestra obligación tomar nota de lo que ustedes han dicho y ponernos a disposición para corregir aquellos errores que pueda haber en la legislación o para cubrir los faltantes que existen.

Señalaban ejemplos de otros países. Bueno, la legislación comparada es una referencia que siempre tenemos para trabajar, por eso los invito a que nos aporten ideas y propuestas; va a ser más rápido que el trabajo que nosotros podamos realizar. Entiendan que cualquiera de nosotros que nos pongamos a analizar el tema empezaría desde cero o desde más atrás; ustedes ya tienen experiencia.

Por ejemplo, en cuanto a lo que señalaba el señor diputado Julio Battistoni, debería existir un registro legal donde las empresas estén establecidas y solamente allí -bajo control de los organismos del Estado- se puedan hacer las contrataciones a partir de las empresas aseguradoras.

Tal vez haya que tratar también la ley de seguros; el Poder Ejecutivo va a enviar un proyecto de ley en ese sentido para actualizar el marco legal. No sé exactamente en qué nivel está, pero es bueno que estén enterados porque tal vez ese sea el ámbito adecuado para tratar este tipo de temas. Como lo señalaba Darío Zucchino, si la responsabilidad de la empresa es indemnizar y ahí queda, evidentemente faltan pasos en los que tenemos que seguir legislando.

De manera que los invito a que colaboren con nosotros. Será beneficioso para ustedes pero, fundamentalmente -lo señalaba el señor diputado Battistoni y lo comparto-, para los consumidores que debemos tener las garantías de que las reparaciones por las cuales estamos pagando un seguro todos los años, son realizadas en forma correcta.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Nosotros estamos muy abiertos a esto porque, indudablemente, vemos cómo empiezan a quedar como costumbre situaciones que son anómalas. Algunos clientes me han dicho: “Tuve la mala suerte de chocar. ¿Qué voy a hacer?”. En realidad, si tuvo la precaución de asegurarse y de pagar un seguro que en la región es muy caro, indudablemente debería exigir que tiren el auto y le den otro o que la reparación sea excelente.

Por ejemplo, en Chile hay una superintendencia de seguros que exige, tanto al taller como a la compañía de seguros, demostrar los tiempos de reparación.

Si bien hoy no lo dije, cuando empiezan estos temas mis colegas y yo empezamos a dejar de lado los siniestros de los que no obtenemos el rédito necesario. ¿Por qué? Porque vino un cliente que ayer abrió la puerta adentro del garaje, la abolló y no le cierra, o le rompieron un vidrio y hay que enderezar la puerta; a ese tipo de trabajo, que es rentable, le damos atención. Indudablemente, no debería ser así porque debería ser algo controlado. Entonces, si la superintendencia empieza a pedir todo ese tipo de datos, indudablemente, va a favorecer al usuario porque el taller que se desregule perderá escala.

Por otro lado, el taller que se avenga a eso va a ganar en su proporción de clientes y en la tranquilidad de que la empresa de seguros le diga: “Mirá que esto está mal; me van a caer a mí y no lo voy a permitir”. Ahora, cuando ellos son culpables -pasa cuando un repuesto es caro-, demoran en traérmelo o me traen un repuesto que no corresponde, entonces tengo que llamar a la empresa de repuestos para que me lo venga a cambiar o, de repente, me dicen que no hay en plaza, que demora veinte días. Cuando a una persona le digo que sacar la puerta que chochó en la noche anterior con una moto, poner otra y pintarla demora veinte días más mi tiempo de reparación, se quiere morir. Entonces, todo este tipo de cosas son las que podemos ir haciendo.

Normalmente, en Argentina están bastante más adelantados; en Chile se da esa situación y nosotros, como Asociación, buscamos siempre la posibilidad de que nuestros socios se manejen con el mejor nivel de calidad y de seguridad. Proporcionamos todos los contactos a nuestros asociados para que nuestros clientes obtengan el mejor resultado en una reparación. Muchas veces son datos técnicos que se obtienen a través de una terminal a la que es muy difícil entrar porque ellos se reservan la garantía, o sea, la reparación. Hasta cinco años ellos quieren tener cautivo a ese auto. Por ejemplo, en Brasil esto se maneja de manera totalmente distinta. Allí lo primero que tiene que hacer una marca al entrar un auto al país es darle a lo que acá es la UTU toda la información, entonces ese servicio queda a disposición de la población. Acá para tener información de repente debemos entrar a un servidor en Francia.

Hay mucho por hacer pero, como Asociación, estamos totalmente abiertos, nuestra cabeza apunta a eso.

Con relación a nuestro centro de capacitación, la Untmra nos ha felicitado; tenemos un auto cortado y despiezado y también tenemos aulas técnicas y prácticas. Indudablemente, nuestra capacidad de dar cursos es limitada -todos los directivos somos honorarios- ; tenemos una plantilla de personal con profesores de la UTU que llevan adelante los cursos. Hemos demostrado, por ejemplo, que un empleado nuestro tiene que hacer un curso de alineación y también saber de chapa y pintura. ¿Qué tiene que ver esto con la alineación? Indudablemente, cuando un chasis tuvo un golpe hay que saber por qué cuando el auto se pone en la máquina de alinear va para un lado o para el otro.

También, en cuanto a la electrónica, hoy por hoy es muy común que un sensor esté dando una medida. El auto arranca y funciona, pero no es lo real, entonces, se tiene que saber desconectar un borne de la batería porque se puede alterar todo el sistema de la computadora. Nosotros brindamos toda esa formación a los empleados de nuestros asociados.

SEÑOR ZUCCHINO (Darío).- Quería volver al tema de la regulación.

Cuando presentamos nuestros precios a todas las compañías de seguros -quiero aclarar que esto no es contra el Banco de Seguros-, cada uno puso su precio de venta en el entorno de un 20% o de un 30% de diferencia. El hecho de pretender cobrar el precio quedó ante el Banco de Seguros como una medida arbitraria y lateral cuando, en realidad, debería ser obligatoria. Hoy en día uno entra a un taller y no hay una lista de precios; sin embargo, debería ser obligatorio decir cuánto cobra un taller. Por ejemplo, un taller cobra $ 2.000 la hora, pero hay trabajos que los hacen en diez minutos. Esto se presta hasta a engaño. Parece que estuviera mal poner un precio en una actividad privada, independientemente de a quién se le trabaje.

Quiero dejar claro que los precios que se pusieron son los que se cobran a un cliente particular. No es que al cliente le cobro $ 700 y a la compañía $ 1.100 o $ 1.200. El precio que se pasa es el que paga el cliente de su bolsillo. Está perfecto que la compañía también proteja sus intereses y que el tema sea cristalino. Creo que se tomó como para el otro lado, pero que debería ser como en el caso de un restorán con su lista de precios.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Frente a una situación en la cual una persona ha tenido un accidente, el coche está mal, lo tiene que arreglar y va a la aseguradora, ¿qué capacidad tiene en la actualidad de hacer una especie de licitación privada, es decir, de pedir presupuestos y de hacer un equilibrio entre calidad, conocimiento del taller y fiabilidad en lo que se va a entregar?

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Con estas medidas que se toman hay una tendencia a que cada vez la persona tenga menos potestad sobre su vehículo. Lamentablemente, el otro día, en una declaración de prensa, escuché que el presidente del Banco de Seguros dijo: “Nosotros somos los que pagamos y somos los que ponemos el precio”. Entonces, uno se plantea: qué raro, porque esto en el supermercado no se puede hacer, en el seguro no se puedo hacer; soy el que pago y no puedo poner el precio. Además de eso, dijo: “Yo soy el que fija el tiempo de reparación”, pero los tiempos de reparación redundan en un beneficio para la compañía, para el taller y para el dueño del vehículo pero, lamentablemente, ello va en contra de la lógica. Si bien no podemos cobrar lo que no es, muchas veces por no cobrar lo que es no puede redundar en la calidad del trabajo que se hizo y ahí el perjudicado termina siendo el dueño del vehículo. Todos los días escuchamos: “Es un coche chino, ¿qué le vas a poner a esto? No le podés poner más”, pero cuando lo toman como asegurado no dicen eso. Es una discordia que tenemos; no es que estemos en contra de la aseguradora sino que estamos a favor de nuestro cliente, que es el que me trae el auto a reparar, no es la compañía de seguros. Lo que están haciendo o lo que pretenden hacer ahora las compañías es dirigir el auto ellos al taller que le sea favorable, sacando la posibilidad al dueño del vehículo de llevarlo a donde quiera, por afinidad, por comodidad o por estatus.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Industria, Energía y Minería les agradece mucho su presencia y la información.

Insisto en que estamos abiertos a los aportes que nos puedan realizar porque ello seguramente va a facilitar el trabajo que va a redundar en beneficio de todos.

Se levanta la reunión.